VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 355)
z dnia 10 czerwca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 355)

10 czerwca 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (druk nr 3427).

W posiedzeniu udział wzięli: **Sławomir Żałobka** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Ignacy Góra** wiceprezes ds. techniki i bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Urzędzie Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Leszek Korczak** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Karol Depczyński** członek zarządu, dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Łukasz Górecki** zastępca dyrektora Departamentu Prawnego PKP S.A. wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Konrad Nietrzebka**, **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury, witam panie posłanki i panów posłów.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Projekt jest zawarty w druku sejmowym nr 3427.

Czy są uwagi do zaproponowanego porządku obrad?

Nie słyszę uwag. Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek dzienny.

Zanim przystąpimy do jego realizacji, chcę poinformować Wysoką Komisję, że resort infrastruktury i rozwoju jest reprezentowany na dzisiejszym posiedzeniu przez pana Sławomira Załobkę, podsekretarza stanu w tymże resorcie. Witam pana, panie ministrze oraz towarzyszących panu współpracowników. Witam także inne osoby uczestniczące w dzisiejszym posiedzeniu, które ogólnie rzecz ujmując, reprezentują stronę społeczną oraz pozostałe naczelne organy władzy państwowej.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie uzasadnienia do projektu ustawy.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Sławomir Żałobka:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przedkładany projekt ustawy jest konieczny ze względu na nasze unijne zobowiązania…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, panie ministrze.

Proszę o ciszę, pan minister uzasadnia w tej chwili projekt ustawy. Uzasadnienie będzie stanowiło podstawę do debaty i dlatego proszę o wyciszenie prowadzonych rozmów.

Panie ministrze, proszę kontynuować.

Podsekretarz stanu w MIR Sławomir Żałobka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Istotą projektowanej ustawy jest zapewnienie zgodności z prawem Unii Europejskiej polskich przepisów regulujących warunki prowadzenia rachunkowości przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

W roku 2012 Komisja Europejska wszczęła przeciw Polsce postępowanie, w którym zarzuciła nam naruszenie dyrektywy nr 34 z 2012 r. Wspomniana dyrektywa przewiduje, że przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury będą prowadzili odrębną rachunkowość.

Podczas prac nad projektem ustawy konsultowaliśmy proponowane dziś zapisy z szerokim spektrum środowisk oraz w ramach rządu. Efektem tych prac jest przygotowanie kilku grup rozwiązań, o których krótko w tej chwili powiem.

Przede wszystkim, chcielibyśmy wprowadzić formalne gwarancje, które zapewniłyby wyeliminowanie tzw. subsydiowania skrośnego. W tym przypadku chodzi o takie formuły finansowania, które sprowadzałyby się do wzajemnego dotowania ze środków publicznych poszczególnych rodzajów działalności realizowanych przez podmioty świadczące usługi w sferze transportu kolejowego.

Po drugie, chcemy wprowadzić rozwiązanie, które spowoduje prowadzenie i publikowanie odrębnych bilansów oraz zestawień zysków i strat dla zarządzania infrastrukturą, dla przewozów pasażerskich, przewozów towarowych oraz przewozów wykonywanych w ramach umów o świadczeniu usług publicznych, czyli tzw. umów PSC.

Po trzecie, jeśli przedłożony projekt wejdzie w życie jako ustawa, spowoduje on wyodrębnienie i identyfikację w prowadzonych zestawieniach rachunkowych przepływów pieniężnych, które wiążą się z wydatkowaniem środków publicznych przez przedsiębiorców świadczących usługi w sferze transportu kolejowego.

Po czwarte, chcemy doprowadzić do zapewnienia przejrzystości prowadzonej rachunkowości poprzez publikację sprawozdań finansowych także w tych przypadkach, w których podmioty, z uwagi na swój ustrój prawny, nie są do tego zobowiązane. W takich sytuacjach wspomniane podmioty, np. spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, publikowałyby swoje oświadczenia na stronach internetowych.

Po piąte, chcielibyśmy wprowadzić wymóg publikacji i prowadzenia przez przewoźników kolejowych odrębnej ewidencji księgowej dla poszczególnych rodzajów wykonywanych przewozów, w tym pasażerskich, towarowych i realizowanych w ramach świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego. Do tej pory ustawa o rachunkowości nie konstytuuje tego typu obowiązków i dlatego musimy, niejako w drodze przepisu szczególnego, wprowadzić tego rodzaju rozwiązania.

Przy tej okazji chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na pewną okoliczność, tzn. na fakt, iż w polskiej rzeczywistości istnieją podmioty, które prowadzą działalność w formule zintegrowanej, jeżeli chodzi o transport kolejowy. Projektując przepisy, które transponują dyrektywę nr 34, zawarliśmy w naszym projekcie rozwiązania, które pozwalają na sieciach wyodrębnionych funkcjonalnie i ograniczonych terytorialnie, czyli zgodnie z postanowieniami dyrektywy zawartymi w art. 2 ust. 1 i 3, pozwalają na utrzymanie tego typu formuły działania w przypadku pewnej grupy przedsiębiorców działających w naszym kraju.

I jeszcze jedna rzecz, skoro dotknęliśmy już kwestii związanych z przedsiębiorcami i obowiązkami, które są na nich nakładane. Chcę zwrócić uwagę na proponowany okres *vacatio legis*, czyli – inaczej mówiąc – na czas, od kiedy przedsiębiorcy zaczną określone obowiązki wykonywać. W przedłożonym projekcie zakładamy, że w przypadku uchwalenia, ustawa wejdzie w życie po trzech miesiącach od daty ogłoszenia, czyli prawdopodobnie jeszcze w 2015 r. Przewidujemy, że przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury będą zobowiązani do stosowania ustawy począwszy od roku obrotowego, rozpoczynającego się w roku 2016.

Na zakończenie chciałbym powiedzieć, że z uwagi na postępowanie wszczęte przez Komisję Europejską oraz ze względu na naturę przedłożonego projektu, który jest tematycznie ograniczony w zasadzie do spraw z obszaru rachunkowości, wnosimy o pilne uchwalenie przez Wysoką Izbę przedstawionego projektu ustawy.

Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu ministrowi.

Otwieram dyskusję, proszę o zgłaszanie się do głosu.

Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Kazimierz Smoliński. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Mam pytanie do pana ministra.

W swoim wystąpieniu nawiązał pan do unijnej dyrektywy z 2012 r. i stwierdził m.in., że teraz jest najwyższy czas, aby wprowadzić postanowienia tejże dyrektywy w życie. Chciałbym się dowiedzieć, dlaczego przepisy nie zostały jednak implementowane przy okazji zmian innych ustaw, których dokonywaliśmy także w tym roku? Ustawa o transporcie kolejowym była zmieniana na zakończenie poprzedniego roku i weszła w życie, o ile się nie mylę, bodaj w styczniu 2015 r., a część przepisów nawet w maju. W tym roku zmienialiśmy również ustawę o transporcie publicznym. Wiadomo, że postępowanie wobec Polski już się toczyło ale przy okazji wcześniejszych zmian nie dokonaliśmy koniecznej modyfikacji przepisów.

Stąd wypływa moje pytanie: dlaczego nie przeprowadzamy zmian w sposób kompleksowy, natomiast co chwilę podrzuca się Sejmowi nowelizacje, a wtedy pracujemy nad projektami w trybie pilnym? Dlaczego tak się dzieje?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu posłowi.

Kto z państwa następny chciałby zabrać głos?

Pan poseł Jerzy Szmit, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, w uzasadnieniu projektu ustawy pan minister przedstawił nam, jeśli można tak powiedzieć, techniczną stronę problemu.

Wysłuchaliśmy informacji na temat zmienianych przepisów, ich zakresie itd., wszystko w ujęciu technicznym, ale ja – oprócz tego – bardzo chętnie wysłuchałbym wyjaśnienia związanego z pewną dodatkową kwestią. Wprowadzane przepisy bez wątpienia obciążą dodatkowo przedsiębiorców. Konieczność prowadzenia podwójnej księgowości wprowadzi bardzo poważne nowe wymagania. Rozumiem argument, że mamy do czynienia z przepisami unijnymi, ale nie chciałbym, abyśmy posługiwali się tego typu zaklęciami, czyli – skoro mamy do czynienia z przepisami unijnymi – to musimy je bezrefleksyjnie wprowadzać i nie zastanawiamy się nad ich konsekwencjami, także z punktu widzenia przyszłej konkurencyjności naszych przedsiębiorstw.

W uzasadnieniu są, co prawda, zaprezentowane skutki wprowadzenia regulacji, wydaje mi się jednak, iż w rzeczywistości będą one znacząco wyższe niż to, co zostało zawarte w materiale. W związku z tym chciałbym zapytać, jakie zmiany w funkcjonowaniu przedsiębiorstw, które obejmuje zakres tej ustawy, wprowadzi dyskutowany projekt?

Interesuje mnie także, jakie mogą być faktyczne dodatkowe koszty dla przedsiębiorstw z tego tytułu oraz jak one wpłyną na konkurencyjność polskich przewoźników? Pamiętajmy, że Polska coraz bardziej otwiera się na europejską konkurencję na rynku przewozowym.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie pośle.

Kolejnym mówcą będzie pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Szanowni państwo, z jednej strony mamy do czynienia z implementacją przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z roku 2012, ale druga strona medalu jest taka, iż omawiamy bardzo ważną sprawę, wielokrotnie podnoszoną w Brukseli przez naszych eurodeputowanych. Powiedzmy sobie otwarcie, że zasadniczo chodzi w tym przypadku o jeden podmiot tzn. o LHS, czyli Linię Hutniczą Szerokotorową. *De facto*, wprowadzenie zaproponowanej ustawy doprowadzi do fizycznej likwidacji tej spółki. Wynika to wprost z analizy zakresu i sposobu jej funkcjonowania.

Z drugiej strony można jednak postawić następujące pytanie: dlaczego polski rząd idzie w kierunku takim, że nie korzysta z możliwych odstępstw, które zakłada sama dyrektywa? Chodzi mi o możliwość wyłączenia spod jej regulacji linii do 500 km długości. Taka możliwość wynika z dyrektywy. Linie do 500 km mogą pozostać w dotychczasowym stanie. Oczywiście, i tak w grę wchodzi obowiązek rozdzielenia kosztów i wszystkie inne zapisy związane z funkcjonowaniem rachunkowości. Ich wprowadzenie jest niezbędne. Rozdzielenie kosztów i nadzór nad tym, aby środki publiczne nie były wykorzystywane do innych celów niż utrzymanie infrastruktury, musi być zapewnione. Konieczna jest także przejrzystość, jeśli chodzi o zagadnienia czysto rachunkowe. Te kwestie są w pełni zrozumiałe.

Kolejny aspekt sprawy. Jeżeli coś gdzieś można połączyć (a wiemy, że np. komunikacja miejska i podmiejska, jeśli jest prowadzona tylko na danym terenie, to może funkcjonować wspólnie), wówczas – podobnie jak w przypadku linii do 500 km – występuje jedynie konieczność zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad kosztami w postaci właściwego rozdziału tychże kosztów. Ponownie zatem pojawia się kwestia, dlaczego nie korzystamy do końca z możliwości, jakie w tym zakresie stwarza dyrektywa?

Inną rzeczą pozostaje fakt, że niektóre zapisy proponowanej ustawy nieco odchodzą od kwestii poruszonych i opisanych w dyrektywie.

Biorąc pod uwagę ogólną intencję, która była słyszalna w wypowiedziach posłów Prawa i Sprawiedliwości, ale także można ją było usłyszeć w wypowiedziach parlamentarzystów z innych opcji politycznych uważam, że należałoby zrobić wszystko, aby prawo zostało w taki sposób tworzone, żeby zapewnić przestrzeganie unijnych przepisów, ale oprócz tego powinno nam ono umożliwić zachowanie pewnych struktur lokalnych. Tym bardziej, że w tym przypadku może również chodzić o kwestie związane z bezpieczeństwem państwa, gdyż linia, o której mówimy, jest linią szerokotorową, co pociąga za sobą różnego rodzaju komplikacje, o ile nie będzie funkcjonował nad nią specjalnie dobrany i skonstruowany nadzór.

W związku z powyższym, panie przewodniczący, proponuję powołanie podkomisji, która dokładnie przeanalizuje treść proponowanej ustawy. Projekt ustawy nie jest obszerny, ale wymaga bez wątpienia umieszczenia w nim rozwiązań, które – w moim przekonaniu – stworzą szansę na znalezienie kompromisu i pozwolą na wyjście z trudnej sytuacji, gdyż tego wymagają nasze ponadpolityczne interesy. Chodzi o to, aby wszystkie zagadnienia zostały odpowiednio uregulowane, co pozwoli na właściwe funkcjonowanie wszystkich podmiotów, których obszar działania mieści się w sferze, do jakiej odnoszą się proponowane regulacje ustawowe.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Za chwilę oddam głos kolejnemu posłowi, ale – zanim to uczynię – chcę poinformować Wysoką Komisję, że na sali obrad są obecni przedstawiciele Urzędu Transportu Kolejowego, Najwyższej Izby Kontroli i PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

O zabranie głosu proszę pana posła Sławomira Zawiślaka.

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, debatujemy dziś nad ważnym projektem ustawy w warunkach charakterystycznych dla naszego Sejmu, co określił wcześniej jeden z moich kolegów, tzn. w pośpiechu, szybko i pod presją czasu. Zostały także zgłoszone pewne wątpliwości, a pewnie będą i następne, jeśli chodzi o kwestie ogólnego przestrzegania prawa Unii Europejskiej. Nazbyt często to prawo godzi bowiem w interesy naszego kraju lub w interesy naszych przedsiębiorstw. Dodatkowo, często obserwujemy nadgorliwość ze strony rządzących, jeżeli chodzi o interpretację tego prawa.

Zgadzam się z panem przewodniczącym Tchórzewskim, że główny temat to kontekst LHS. Ustawa dotyka bowiem bezpośrednio tej, nawiasem mówiąc, bardzo dobrej spółki Skarbu Państwa. Przynosi ona zyski mimo znacznych utrudnień w funkcjonowaniu.

Mam zatem kilka wniosków, które mogą przybrać formę pytań. Czy nie jest przypadkiem tak, że projektowana ustawa usuwa podstawę prawną funkcjonowania PKP LHS zapisaną obecnie w art. 5 ust. 2 pkt 2 aktualnie obowiązującej ustawy? Na tej podstawie Urząd Transportu Kolejowego zezwolił na funkcjonowanie spółki w obecnym kształcie.

Proszę także o wyjaśnienie, czy art. 1 pkt 1 projektu ustawy nie prowadzi do sytuacji, w której zarządca linii kolejowej nie będzie uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, zaś przewoźnik kolejowy nie będzie uprawniony do zarządzania infrastrukturą kolejową? Przypomnę, że ta spółka jest bardzo ważna również ze względów strategicznych, nie tylko gospodarczych.

I na koniec, proszę o odpowiedź, czy zdanie: „(…) zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie wyłącznie miejskich, podmiejskich lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych wydzielonych, o zasięgu lokalnym lub regionalnym", sformułowane w projektowanym art. 5 ust. 3b ustawy o transporcie kolejowym oznacza, że włączona spod przepisów projektowych ustawy będzie spółka PKP LHS w Zamościu?

Przyznam się, że osobiście nie rozumiem, jak należy interpretować zapis znajdujący się w ustawie „linia kolejowa o zasięgu regionalnym'? Czy dotyczy to LHS, czy nie? Według mnie, w tym miejscu jest zbyt dużo wątpliwości, które mogą sugerować, że nie chodzi wyłącznie o dostosowanie się do przepisów unijnych w kwestiach rachunkowości. Być może problem jest znacznie poważniejszy a skutkiem może być likwidacja bardzo dobrego polskiego podmiotu lub wpuszczenie innych zagranicznych podmiotów na strategiczne szerokie tory.

Proszę o udzielenie odpowiedzi na postawione pytania i zajęcie stanowiska, czy przedstawione przeze mnie interpretacje obecnych przepisów prawa, jak i odnoszące się do przepisów zawartych w projekcie ustawy, są właściwe, a jeśli nie, to proszę o wyjaśnienie, dlaczego są niewłaściwe.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu posłowi.

Kto z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos?

Nie widzę zgłoszeń.

Proszę pana ministra o odniesienie się do kwestii poruszanych przez państwa posłów i o udzielenie odpowiedzi na postawione pytania. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIR Sławomir Żałobka:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, wypowiadało się czterech posłów i postawione przez nich pytania mają dość ważki charakter. Spróbuję odnieść się do nich po kolei i rozwiać wątpliwości, które państwo posłowie zgłosili.

Pan poseł Smoliński zapytał, dlaczego tak późno. Na to pytanie odpowiem w sposób następujący: dyrektywa nr 34 została implementowana do naszego porządku prawnego, ale problem dotyczący rachunkowości pojawił się dopiero po audycie ze strony Komisji. Komisja, analizując nasz ustrój prawny w tym zakresie, stwierdziła, że przeprowadzona implementacja była niepełna. Po przeprowadzeniu dyskusji i po przyjrzeniu się sprawie zarzutu Komisji, zdecydowaliśmy się na uruchomienie ścieżki legislacyjnej i na doprecyzowanie obowiązujących przepisów, tym bardziej że Komisja postawiła nam konkretne zarzuty.

Jeżeli chodzi natomiast o wprowadzenie nowych obowiązków dotyczących odrębnej rachunkowości, którą mają prowadzić przedsiębiorcy, to chcę powiedzieć, że nie było to działanie bezrefleksyjne z naszej strony.

Wysoka Komisjo, mamy do czynienia z sytuacją, w której występuje konkurencja pomiędzy określonymi interesami. Z jednej strony łożymy bowiem znaczne środki publiczne na rzecz tych przedsiębiorców, którzy świadczą usługi w sektorze transportu kolejowego a, z drugiej strony, ci przedsiębiorcy muszą być konkurencyjni. Jeśli chodzi o konkurencyjność to warto pamiętać, że nasi przedsiębiorcy konkurują w szerszym wymiarze, nie tylko wewnątrz kraju, ale także na rynku europejskim a nawet nie tylko tam. Gdybyśmy zrezygnowali z wprowadzenie rozwiązań zawartych w dyrektywie

to naturalną konsekwencją takiego stanu rzeczy mogłoby być pojawienie się zarzutów o nieuczciwą konkurencję wobec innych przedsiębiorców. Nie mamy zatem w tym zakresie jakiegoś pola do manewru.

Została poruszona także kwestia środków publicznych. Jest to niezwykle istotne zagadnienie. Trudno jest założyć, że jeżeli łożymy środki publiczne na określone działania, będziemy pozbawieni zdolności monitorowania, co się dzieje z tymi środkami. Oprócz monitorowania musimy posiadać również zdolność bieżącego analizowania sytuacji, czyli kontroli nad tym, w jaki sposób dane środki są pożytkowane przez przedsiębiorców. Inaczej mówiąc, nie możemy dopuścić do sytuacji, kiedy pewne działy u określonych przedsiębiorców miały być finansowane ze środków publicznych a tymczasem wspomniane środki byłyby wydatkowane na zupełnie inne cele. Tak wygląda sedno tej sprawy.

Kwestia możliwych wyłączeń, zwracali na nią uwagę panowie posłowie – Tchórzewski i Zawiślak. Ustawa przewiduje instrument pozwalający na zabezpieczenie interesów tych przedsiębiorców, którzy spełniają określone wymogi zawarte w projekcie ustawy a *de facto* w dyrektywie. Sprawa 500 km, o której wspomniał pan przewodniczący Tchórzewski, dotyczy bardziej działania zintegrowanych przedsiębiorców a nie – rozdzielnej rachunkowości. jednak przede wszystkim (z tego co mi wiadomo) wspomniana poprawka nie jest jeszcze prawem a jedynie stanowi przedmiot dyskusji. W tej sytuacji nie za bardzo możemy ją uwzględniać ani się do niej dostosować, gdyż w tej chwili jeszcze nie wiadomo, jaki kształt ostatecznie ona przyjmie.

W projekcie naszej ustawy przewidujemy natomiast rozwiązanie w postaci obwieszczenia ministra infrastruktury i rozwoju, czyli tego, który aktualnie odpowiada za transport, które będzie zawierać listy podmiotów spełniających wymogi przewidziane ustawą. Wspomniane listy będą zarazem podstawą do tego, aby przedsiębiorcy prowadzący działalność na wyodrębnionych i ograniczonych terytorialnie sieciach, albo świadczący usługi w obszarze miejskim lub podmiejskim, mogli być wyłączani.

Nie chciałbym dziś podawać nazw konkretnych firm, bo jest na to zbyt wcześnie. Dopiero, kiedy dojdzie wreszcie do wypełnienia stosownego obowiązku i lista zostanie zamknięta, na danym etapie i po wejściu w życie ustawy, będziemy wiedzieli, jakie podmioty się na niej znalazły. Na pewno nie będzie to jeden podmiot, gdyż nie tylko jeden spełnia w Polsce stosowne wymogi.

To wszystko z mojej strony, dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie ministrze.

Do głosu zgłosiła się pani poseł Beata Mazurek. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Beata Mazurek (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

W kontekście usłyszanej przed chwilą odpowiedzi pana ministra chciałbym zadać następujące pytania: po pierwsze – kiedy zostanie zamknięta lista, o której mówił pan minister? Kiedy będzie wiadomo, których podmiotów ona dotyczy?

Po drugie – czy w świetle przedstawionej przez rząd propozycji ustawy LHS będzie likwidowany, czy nie będzie likwidowany? I wreszcie, po trzecie – jeśli LHS będzie likwidowany to w jaki sposób i co zaproponujecie państwo ludziom, którzy są w tej spółce zatrudnieni? Czy ich obawy o to, że utracą miejsca pracy, są uzasadnione? Dlaczego likwidujecie spółkę, która jest żyłą złota, która sama prowadzi inwestycje za własne pieniądze, dlaczego rząd takiego podmiotu się pozbywa?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ponownie pan poseł Sławomir Zawiślak, bardzo proszę.

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Tym razem bardzo krótko – żałuję, że pan minister nie od niósł się do konkretnych pytań zadanych przeze mnie, wraz z przywołaniem precyzyjnych zapisów ustawowych. Taka sytuacja niepokoi.

Jeśli źle zrozumiałem pana ministra (czego nie wykluczam) to, bardzo proszę, o skorygowanie mojego sposobu myślenia. Wydawało mi się, że pan minister stwierdził, iż jeśli chodzi o dyskusję na temat regionalności lub wspominanych 500 km to ta kwestia jest dyskutowana na forum Unii Europejskiej jako coś zupełnie nowego. Jednak z tego, co mi jest wiadomo, mamy do czynienia z tzw. twardym zapisem, który do tej pory cały czas obowiązuje i bynajmniej nie został nigdy przez Unię zniesiony. Jest zatem możliwa ochrona dla przewoźników, którzy funkcjonują w systemie regionalnym na odległościach do 500 km.

Jeżeli zatem źle zrozumiałem wypowiedź pana ministra to, bardzo proszę, aby pan minister mi to powiedział albo dodał, że zgadza się ze mną, iż na dziś w Unii są chronione firmy jeżdżące na kolei w systemie regionalnym do 500 km, a nasz rząd wykonuje jakieś dziwne ruchy, wycinając z ustawy pewne zapisy, które umożliwiają LHS dalsze funkcjonowanie.

Inną opcją jest pomyłka pana ministra.

Według mnie, nie ma w tej chwili żadnej dyskusji na temat tego, że być może wprowadzimy zasadę 500 km albo jej nie wprowadzimy. Zapis na ten temat już istnieje, panie ministrze. Nieprecyzyjność pana wypowiedzi bardzo mnie niepokoi.

Liczę na wyjaśnienie tej kwestii przez pana ministra.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie pośle.

Udzielam głosu panu przewodniczącemu Krzysztofowi Tchórzewskiemu. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Chciałbym nawiązać do wystąpienia pana ministra i powiedzieć, że rząd już dwukrotnie znajdował argumenty w ramach negocjacji i rozmów prowadzonych w Komisji Europejskiej, aby nasze wewnętrzne przepisy związane z implementacją dyrektywy mogły zapewniać również LHS dalszą możliwość funkcjonowania. W ten sposób musimy stawiać sprawę, ponieważ to właśnie ta spółka stanowi zasadniczy problem.

Zwracam uwagę, że szereg zapisów wynikających z dyrektywy daje możliwość prowadzenia negocjacji i tego typu podejścia do rozpatrywanego zagadnienia. Jeżeli odniesiemy się bowiem do wyłączeń, o których wspomniał pan minister to okaże się, iż są one dość elastyczne i dają duże możliwości.

W art. 2 pkt 2 dyrektywy, który mówi o wyłączeniach ze stosowania rozdziału trzeciego, jest zapisane dość jednoznaczne odniesienie. Chodzi bowiem o przedsiębiorstwa, które wykonują wyłącznie kolejowe przewozy towarowe o zasięgu regionalnym. Jednocześnie definicje określają, co to takiego są wspomniane przewozy regionalne. Zgodnie z nimi, przewozy regionalne oznaczają usługi przewozowe, których głównym celem jest zaspokojenie potrzeb transportowych regionu, w tym regionu transgranicznego. Posiadamy zatem region transgraniczny i można bardzo elegancko, zmieniając niektóre definicje i zapisy krajowe, wpasować się bezpośrednio w treść unijnej dyrektywy.

W związku z tym, chciałbym zapytać, co spowodowało, że rząd, który dość energicznie do tej pory radził sobie z odpowiedziami na ewentualne sugestie Komisji Europejskiej akurat w tym momencie, w tej sprawie zdecydował się, aby się poddać? Biorąc pod uwagę zapisy procedowanej dziś ustawy, można wyciągnąć taki właśnie wniosek.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Pana ministra proszę o odniesienie się do kwestii poruszonych w poselskich wypowiedziach.

Poseł Beata Mazurek (PiS) – spoza składu Komisji:

Przepraszam, panie przewodniczący, czy – zanim pan minister odniesie się do naszych pytań – mogłabym jeszcze raz zabrać głos?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Oczywiście, bardzo proszę, pani poseł. Nie sądzę, aby pan minister miał coś przeciwko temu.

Głos ma pani poseł Mazurek.

Poseł Beata Mazurek (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, zapomniałam jeszcze o jednej kwestii. Chciałam zapytać pana ministra, czy jest mu znana wypowiedź udzielona dla magazynu „Szerokim torem", w marcu 2012 r., przez Niilo Jääskinenna, rzecznika Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, który powiedział wówczas, że nie łamie unijnych przepisów dotyczących liberalizacji rynku kolejowego fakt nierozdzielenia przez Niemcy i Austrię instytucjonalnego zarządcy kolejowego od przewoźników kolejowych.

Jest to podpowiedź dla państwa, że niekoniecznie musimy iść dalej w kierunku proponowanym przez rząd, tym bardziej że doprowadzi on, przynajmniej w mojej ocenie, do likwidacji spółki LHS.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, pani poseł.

Zgodnie z wcześniejszą zapowiedzią głos ma pan minister Żałobka.

Panie ministrze, ponownie proszę o odniesienie się do poruszonych zagadnień.

Podsekretarz stanu w MIR Sławomir Żałobka:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie i panowie posłowie, jeżeli chodzi o sprawę 500 km, o której wspominał pan poseł Zawiślak to, wedle mojej wiedzy, jest ona na takim etapie, że Parlament Europejski, rzeczywiście, wprowadził tego typu poprawkę, ale złożył ją do Rady i ta ją teraz rozważa. Nie jest to więc obowiązujące prawo.

Jeżeli chodzi zaś o pytanie dotyczące tego, czy ta ustawa ma doprowadzić do likwidacji jakiegokolwiek polskiego przedsiębiorcy, w szczególności zaś tego podmiotu, o którym państwo mówiliście, to chcę powiedzieć, że my takiego skutku jej wprowadzenia nie przewidujemy. Nie dostrzegamy również zapisów, które ewentualnie mogłyby taki skutek spowodować. W naszej ocenie zapisy dotyczące wyodrębnienia działalności pozwalają polskim przedsiębiorcom na znalezienie się na tej liście. W tej chwili nie dostrzegam zatem tego typu ryzyk, o których państwo wspominaliście. W tej materii coś może oczywiście zmienić się w toku dalszych prac Wysokiej Komisji i wtedy tego typu ryzyka mogą się pojawić. W tej chwili ich nie ma.

To tyle uwag, jeśli chodzi o sam zapis.

Jeśli natomiast chodzi o wątki dotyczące Austrii i Niemiec, to stan mojej aktualnej wiedzy jest taki, że zarówno Austria, jak i Niemcy mają otwarte postępowania przed Trybunałem i w związku z tym również otwartą sprawą jest cały czas efekt tych postępowań.

To wszystko z mojej strony, dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie ministrze.

Zgłosił się jeszcze, po raz kolejny, pan przewodniczący Tchórzewski. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie ministrze, jeżeli podchodzimy do zagadnienia w taki sposób, jak pan to przedstawia, to nas – jako członków sejmowej Komisji Infrastruktury – szczególnie interesują skutki wprowadzenia tej ustawy.

W związku z tym pytanie brzmi: dlaczego do projektu ustawy brak jest załącznika, który zawierałby listę polskich przedsiębiorstw, które podlegałyby wyłączeniu spod jej stosowania? Z takich lub innych przyczyn. Może też chodzić o przedsiębiorstwa, które wpasowują się w takie lub inne zapisy ustawy powodujące, że podmioty mogą nadal funkcjonować a jedyne co się zmienia to wprowadzenie obowiązywania nowych zasad rachunkowości. Prezentując projekt ustawy, pan minister stwierdził, że rząd będzie zastanawiał się nad przedsiębiorstwami, które będą podlegały lub nie wyłączeniu. To przecież nic innego jak skutki ustawy a skoro tak, to powinny one zostać nam przedstawione. Powinniśmy dziś usłyszeć, które przedsiębiorstwa i jakie skutki czekają.

W dookreśleniu skutków ustawy, w ocenie skutków regulacji informacje są tak bardzo uogólnione, iż można by odnieść wrażenie, iż negatywnych (jak i zresztą pozytywnych

skutków regulacji,) praktycznie rzecz biorąc, nie ma. Wydawać się może, że proponowana ustawa jest w tym kontekście obojętna a przecież wszyscy doskonale wiemy, że tak idyllicznie nie będzie. Pan minister stwierdził, że zmiana nie wpłynie na los żadnego przedsiębiorstwa. Jeśli tak, to w ustawie powinien znaleźć się wykaz przedsiębiorstw, które funkcjonują na styku z zapisami unijnymi i które będą musiały wprowadzić odpowiednie zasady rachunkowości, ale mogą nadal funkcjonować w dawnej strukturze i jedyne, co jest od nich wymagane to dostosowanie się do nowych zasad rachunkowości. Takie przedsiębiorstwa powinny zostać wykazane.

Jeśli jednak jakieś skutki dotkną przedsiębiorstwo, np. nastąpi jego podział na dwa nowe podmioty, z których jeden odpowiada za przewozy a drugi – za infrastrukturę, czyli rzeczywistość zmieni się całkowicie, to powinniśmy usłyszeć od przedstawiciela rządu, jak to będzie faktycznie wyglądało i jakie rzeczywiste skutki przyniesie to tak dużej firmie regionalnej jak LHS, który jest znaczącym pracodawcą, który dodatkowo rokrocznie przynosi zyski i zwiększa dochody Skarbu Państwa.

Oczekujemy zatem, że zostanie powiedziane jasno, co dalej z tą firmą ma być, na ile nowa ustawa ją dotknie i w jaki sposób rząd widzi dzisiejsze funkcjonowanie i przyszłość tego przedsiębiorstwa. Tej kwestii nie wolno pomijać i twierdzić, że zastanowimy się potem, co dalej. Wspomniane kwestie muszą być posłom przedstawione przed podjęciem przez nich decyzji o przyjęciu przedłożonego projektu ustawy.

Mam nadzieję, że powołamy podkomisję i, jeśli nie w tej chwili, to przynajmniej w ramach prac podkomisji wyjaśnimy nurtujące nas wątpliwości.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Rozumiem, że pana wypowiedź to dodatkowy głos w dyskusji.

Wysoka Komisjo, ponieważ nie widzę innych zgłoszeń, stwierdzam zakończenie pierwszego czytania rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Przypominam, że w naszym systemie prawnym funkcjonuje ustawa o działalności lobbingowej. Na obecnym etapie procedowania nikt jednak nie złożył wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego.

Czy ktoś z państwa posłów chciałby zgłosić taki wniosek w tej chwili?

Nie widzę zgłoszeń, dziękuję.

W trakcie pierwszego czytania został natomiast sformułowany wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej w celu przygotowania sprawozdania do projektu ustawy. W świetle dyskusji, która miała miejsce w gronie prezydium, proponuję, abyśmy powołali podkomisję w składzie siedmioosobowym w następującym podziale osobowym: Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość – dwóch posłów, klub SLD – jeden poseł, klub PSL – jeden poseł i Klub Parlamentarny Platformy Obywatelskiej – trzech posłów.

Czy jest zgoda na taki kształt podkomisji?

Nie słyszę sprzeciwu, dziękuję.

Wysoka Komisjo, informuję że poszczególne kluby zgłosiły kandydatury następujących posłów: PSL – posła Michała Tomasza Pacholskiego, SLD – posła Macieja Banaszaka, PiS – posłów: Bogdana Rzońcę i Krzysztofa Tchórzewskiego, PO – posłów: Bożennę Bukiewicz, Stanisława Lamczyka i Apolonię Elżbietę Pierzchałę.

Czy jest sprzeciw, aby podkomisja nadzwyczajna pracowała w zaproponowanym składzie?

Nie słyszę sprzeciwu.

Stwierdzam, że Komisja powołała podkomisję nadzwyczajną do dalszego procedowania nad projektem ustawy i przygotowania sprawozdania na temat wniesionego projektu.

Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Członków podkomisji nadzwyczajnej proszę o podejście do stołu prezydialnego w celu odbycia pierwszego, konstytuującego posiedzenia.

Dziękuję wszystkim bardzo za udział w posiedzeniu.